

SZÉCHENYI IMRÉ*

Reformkori álmok sorsa századunkban (Az 1908. évi vízügyi beruházási törvény előzményei és utóélete)

A magyarországi vízépítés történetének első és legkiemelkedőbb fejezetét a reformkorban elkezdett vízimunkálatok jelentik, s ennek taglalását – némelyek számára talán unalmasnak tűnően – szintén *Széchenyi István* tevékenységével kell kezdenünk. De nincs mit tenni azzal a történelmi ténnyel, hogy ez is, mint sok más nagyszerű kezdeményezés, *Széchenyi* nevéhez fűződik.

Hatalmas kritikai munkáiban (*Hitel*, *Világ*, *Stádium*) kulturális és anyagi elmaradottságunk alapvető okaiként az ország feudális szerkezetét, az ösiséget, a jobbágyi munkaviszonyt, valamint a hitel, a közlekedés és a belső piac hiányát jelölte meg. Nemcsak gazdasági és kulturális elmaradottságunknak – a nemesi szűklátókörűségnek, korlátoltságnak – de politikai analfabétizmusunknak, a vármegyei partikularizmusnak, politikai szétdaraboltságunknak a szülőökát is a közlekedés elmaradottságában, a forgalom hiányában látta. Ezért hangsúlyozta, hogy az ország felemelkedésének legfőbb eszköze a közlekedés és a kereskedelem fejlesztése: s az ehhez szükséges vízi és szárazföldi utak megépítése, vagyis a vízszabályozások, az ármentesítések és lecsapolások – s ezzel egyidejűleg országos kereskedelmi és kulturális központok kialakítása.¹

Széchenyi ennek érdekében vette kezébe a dunai hajózás ügyét, sürgetve a Duna szabályozását, ezért állt a dunai gőzhajózási vállalat megteremtéséért folyó mozgalom élére. Végigjárta – *Beszédes József* kíséretében – a Dunát Pesttől a Fekete-tengerig, hogy lássa a hajózás akadályait, ugyanakkor megismerje a szabályozásban rejlő gazdasági lehetőségeket.²

Az Al-Duna szabályozás munkálatai 1833. július 19-én kezdődtek meg a sziklarepesztésekkel és a később *Széchenyiről* elnevezett vontatóút építésével, ekkor már *Vásárhelyi Pál* közvetlen irányítása alatt. Az eredmények ismertek.

Széchenyi már a dunai hajózás megszervezése idején felfigyelt a Tiszára mint vízi útra, ekkor merült fel ismét a Duna–Tisza Csatorna terve, amelyet az országgyűlés el is fogadott (1840:38. tc.). (*Beszédes József* tervei azonban alkalmatlanok voltak a munka megkezdésére.)

Közben *Széchenyi* fáradhatatlanul agitált a közmunkák fedezéséhez szükséges anyagiak előteremtése érdekében. Egyre jobban sürgetővé vált a Tisza szabályozása és a Tisza-völgy ármentesítése.

A Tisza-völgy sorsában fordulatot csak az 1844–45-ös évek árvizei hoztak, amikor *Széchenyi* elérkezettnek látta az időt és megfelelőnek a közhangulatot, hogy az érdekelt birtokosok összefogásával – társulati úton – lehetőséget keressen a Tisza-szabályozás végrehajtására. *Széchenyinek*

* Vízügyi Levéltár, 1044 Budapest, Dunasor 15.

köszönhetően – *Vásárhelyi Pál* tragikus végű közreműködésével – 1846. január 20-án megalakult a Tiszavölgyi Társulat. *Széchenyi* vízügyi programja volt az első terv történelmünkben, amely az ország legelhangyagoltabb, legtöbbet szenvedett vidékének, az Alföldnek felemelkedését tűzte ki céljául.

A magyarországi vízgazdálkodás gazdag dualizmuskori történetéből csupán két momentumot kívánunk kiemelni. Az egyik a Tisza-völgy ármentesítésének rövid ismertetése, a másik – *Sajó Elemér* szavaival – „a vasutak és csatornák harca”. Mindkettőnek jelentős hatása volt a 20. századra, illetve van napjainkig, tehát a 21. évszázadra is.

A szabadságharc bukása után technikai, politikai és finanszírozási okok miatt a Tisza-völgyi ármentesítés vontatottan indult és csak az 1870–1880-as évek fordulóján bekövetkezett árvizek pusztításai nyomán szánta rá magát a kormányzat a feladattal megbirkózni nem tudó Tiszavölgyi Társulat anyagi támogatására, a munka egységes és tervszerű irányításának és végrehajtásának biztosítására, a munkálatok eredményes befejezésére. (Ezt szolgálta az 1884. évi 14. tc., az ún. tiszai törvény és az 1885. évi 23. tc., a vízjogi törvény.)

A nagy ármentesítési és folyószabályozási munkálatok második, 1880-tól 1900-ig terjedő korszakában a korábbi hibák kiküszöbölésével: a töltések vonalozásának kiigazításával, az átvágások kialakításával lényegében befejeződött a legjelentősebb 19. századi vízi munka: a Tisza-völgy ármentesítése.³

A munkálatok során fejlődött ki a vízügyi szolgálat szervezete is. E fejlődés kiemelkedő állomásai voltak a Vízrajzi Osztály (1886), valamint a Vízjelző Szolgálat (1892) felállítása, miáltal a vízmérő állomások és a csapadékmérő állomások adatai alapján lehetővé vált az árvíz-előrejelzés.

A 19. században elvégzett ármentesítési munka hatékonyságára csak néhány jellemző adat: míg az 1855–1899. közti időszakban 50 árvíz pusztított, amelyek közül az elöntött terület terjedelme két esetben meghaladta az 500 000, 12 esetben pedig a 100 000 kat. holdat, addig 1900–1947. között csak 22 kisebb árvíz fordult elő és ezek közül csak négy érte el az 50 000 kat. holdas vízborítást.

A „vasutak és csatornák harca”, amely a 19. század második felében folyt Magyarországon és a mai napig érezteti negatív hatását, példátlan jelenség az egész világon. Erre *Sajó Elemér* világított rá 1930-ban írt híres „Emlékirat...”-ában, Németország példájára hivatkozva.⁴

„Németországban a vasút és a vízi út már régóta egymással való összhangban működik. Ennek, a két közlekedési eszköz harmonikus működését biztosító és Németország gazdasági fejlődésére rendkívül előnyösnek bizonyult, egyetértő eljárásnak alapját már mintegy 40 év előtt vetették meg, mikor a vasutak, a vízügyi igazgatás, hajósvállalatok, nagyipari és kereskedelmi csoportok egységes eljárásban állapodtak meg a vasutak és vízi utak egymáshoz való viszonyára és az átrakodási forgalomra nézve. Németországban éppen a vasúti miniszter követelte a legnagyobb nyomattékkal a vízi utak fejlesztését... Ezzel szemben hazánkban ez a két közlekedési gépezet nem működött összhangban, ...hanem versenyzett egymással.”⁵

1867-ben Magyarország az abszolutizmus korából az osztrák vasutak kiegészítő részét képező vasúthálózatot és az állami kamatbiztosítással egybekötött magánvasutak rendszerét örökölte. Ez roppan előnyös volt a tőke számára, hiszen ha a „gründolt” vasúttársaság veszteségesen működött, az állam biztosította a befektetett tőke kamatát. Az államgépezetet kezében tartó birtokos osztály egyéni érdekeltsége, korrupciója folytán az állam erejét is kimerítő vasútépítések elviselhetetlen terheket róttak az államháztartásra. Pénz tehát nem maradt – az elvben fontosabbnak tartott – öntöző-hajózó csatornák építésére.

„A vasút és vízi út háborújának végső következménye az a tipikus magyar közlekedési jelenség lett, hogy a vasúti hálózatunk egy-két ponttól eltekintve nem volt összekötve vízhálózattal, hajóval nem lehetett átrakodni vasútra, sem pedig viszont...”⁶

A tárgyalt korszakban legnagyobb arányú vízi beruházásokat az 1908. évi 49. tc. irányozta elő. „Felhatalmaztatik a földművelésügyi miniszter, hogy a Dunán, a Tiszán, a Dráván és a Száván, továbbá az alább felsorolt mellékfolyóikon... nemkülönben a Balatonon vízlefolyási, hajózási és közgazdasági szempontokból szükséges szabályozási munkálatokat a bemutatott tervek elvei alapján végrehajthassa.”

Darányi Ignác földművelésügyi miniszter a törvényjavaslat indoklásában visszautalt az 1895. évi 48. tc. alapján végrehajtott munkálatokra, melyek eredményességét a hosszabb időre megállapított program és az ennek megfelelő költségfedezet biztosításával indokolta. A jelen törvény hathatósan mozdítaná elő a vízi utak kiépítését, tekintetbe véve, hogy a kőszén, különböző ércek és mezőgazdasági nyerstermények gazdaságos, olcsó szállítása a hajózás fejlesztését kívánja. A folyók hajózhatóvá tétele a nagy folyamokon kívül a mellékfolyók esetében is azt szolgálja, hogy a nyersanyagok termelési helyeikről közvetlenül a hajókra rakodhatók legyenek.

A világháború és az azt követő trianoni béke, amely hazánk „vízrajzi térképét is jelentősen megváltoztatta”, valamint az ország gazdasági helyzete sem tette lehetővé a tervezett munkálatok folytatását, csupán az 1930-as évek végén következett élénkülés ezen a területen.

Az elmondottakban arra kívántam rámutatni, hogy míg a magántőke a könnyen, gyorsan megtérülő, nagy állami garanciákkal összekötött vállalkozásokba fekteti pénzét, a lassan megtérülő nagy vállalkozásokat, mint amilyen a folyamszabályozás, csatornázás, ármentesítés, vízerő-hasznosítás stb., a magántőke messzire elkerüli. Tehát az elmúlt 150 év tapasztalatai alapján elmondhatjuk, hogy a nagy vízügyi beruházásokat csak állami tőkével, az adózók pénzén lehetett végrehajtani és ez – véleményem szerint – a jövőben is így lesz.

IRODALOM:

1. *Károlyi Zs.*: A vízhasznosítás, vízépités és vízgazdálkodás története Magyarországon (Vázlat). Tankönyvkiadó, Budapest 1960. 128. o.
2. Uo. 129. o.
3. Uo. 158. o.
4. *Sajó E.*: Emlékirat vizeink fokozottabb kihasználása és újabb vízügyi politikánk megállapítása tárgyában. Különlenyomat a Vízügyi Közlemények 1931. évi január-júliusi számából. Királyi Magyar Egyetem Nyomda
5. Id. m. 19. o.
6. Uo.